
GITA NATURALISTICA LUNGO IL FIUME SILE

DOMENICA 2 MAGGIO 2010

Che si trattasse di una bella gita si era già capito leggendo le righe di presentazione di Silvana: "navigar sulle orme degli antichi barcarì". Quale occasione migliore, quindi, per constatare di persona "l'intimo legame tra l'uomo e il Sile".

Il ritrovo è a Quarto d'Altino. I nostri 42 compagni di viaggio sono già a bordo mentre Silvana, da buona ospite, ci aspetta e sale per ultima sull'Altino, la motonave a fondo piatto che ci farà navigare per un tratto dei novanta chilometri del fiume di risorgiva.

Il comandante si chiama Michele, terza generazione della famiglia Stefanato, che ha scelto di trasportare i turisti sul fiume Sile che, dai "fontanassi" di Casacorba vicino a Vittorio Veneto, sfocia in faccia alla Laguna. Da quando l'autostrada d'acqua non è stata più competitiva, hanno comperato questa motonave e – per non far dimenticare l'antica via – si sono convertiti al turismo.

Il cielo è coperto, le previsioni dicono pioggia, ma dal ponte dell'imbarcazione è possibile dominare il panorama e così cerchiamo di stare all'aperto, anche per seguire meglio le spiegazioni di Elena, una guida preparatissima che non ci lascia mai senza una spigolatura, una notizia storica, un riferimento naturalistico, un aneddoto.

Risaliamo il sinuoso corso d'acqua; le curve più strette dette "volti" prendono nomi propri. Solo la mano esperta di Michele sa muovere la ruota del timone per tenere la prua sulla giusta rotta quando si incontrano i veloci natanti che procedono in senso opposto.

Facciamo una sosta a Casale, paese ordinato e ridente, dove ogni casa fa sbocciare la primavera con i vasi di azalee, violette, fucsie, sia ai davanzali che ai lati delle porte.

Ci attende una mostra fotografica che racconta com'era la vita all'inizio del 1900. Sono immortalate le ragazze dell'Azione Cattolica, i ragazzi in partenza per il fronte, la banda, il ciabattino, il falegname, il maniscalco. Ogni famiglia ha contribuito con i suoi ricordi affinché il passato laborioso, ricco di storia e di tradizione, non sia dimenticato.

Girando per il paese abbiamo una piacevole sorpresa. Lilliana Gasparotto incontra un amico dei tempi di scuola: un discendente della famiglia Tonolo, proprietaria della trecentesca Torre dei Carraresi, sulla riva destra del Sile. Chiacchierano un po' ricordando le amicizie comuni. Poi il padrone di casa ci invita a visitare il suo parco e ci racconta che i Trevigiani difesero duramente la torre dagli attacchi dei Veneziani, perché – dalla sua posizione strategica –



"Motonave 'Altino' con bricole in primo piano"

era possibile controllare i traffici dei natanti. Nel XVI secolo, la fortezza fu dismessa e adibita ad abitazione privata come villa di campagna. Il giardino si presenta pieno di pratoline, con gli iris pronti a sbocciare e le tenere foglie dei tigli fanno pregustare il profumo che i loro fiori presto sprigioneranno.

Riprendiamo la navigazione affiancati da prati ben rasati; ci stiamo avvicinando alle famose ville dell'architetto Andrea Palladio. Alcune nascoste tra il verde, altre più appariscenti con frontoni, colonne e capitelli neoclassici o con leggeri portici, erano il biglietto di presentazione della proprietà che si estendeva nel territorio retrostante. Adatte ad intrattenere gli ospiti importanti ma anche ad impressionare gli affittuari e i vicini. Per capire l'opulenza di queste famiglie basti pensare che a Lughignano, la villa Barbaro Gabbianelli, un edificio semplice dove il piano terra presenta un porticato a cinque arcate, fu fatta costruire alla fine del 400 da Caterina Cornaro, ex regina di Cipro, come dono di nozze per una sua damigella.

Accanto alle ville troviamo le "barchesse", edifici rurali di servizio dove veniva organizzato il lavoro: cucine, abitazione dei contadini, stalle e annessi rustici, ma anche edifici per il rimessaggio delle barche.

La nostra guida ci dice che nei tempi passati una di queste lussuose dimore era diventata convento per "suore un po' particolari". Ci racconta di come i marinai, nel tornare a Venezia dai loro viaggi, si riposassero volentieri al convento spendendo allegramente. La cosa doveva essere andata avanti per un bel po' prima che le mogli, insospettite dai magri guadagni dei propri uomini, decidessero di risolvere la situazione con grande scandalo nel paese.

La laboriosità della zona si spiega con il fatto che, durante la dominazione veneziana, la maggior parte della produzione agricola e vinicola trevigiana veniva mandata alla Serenissima per le esigenze della popolazione e dell'armata navale. I mulini sul Sile lavoravano giorno e notte per fornire l'indispensabile farina. Sul fiume viaggiava il legname del Montello, necessario sia all'Arsena-

le di Venezia che alla costruzione e al riscaldamento della città. In definitiva, il dominio veneziano assicurò alla Marca un lungo periodo di pace, stabilità e ricchezza rappresentato proprio dalla costruzione di queste belle ville.

Il trasporto commerciale veniva fatto con il burcio, grossa barca di legno duro ma elastico, il cui fondo piatto arrivava fino all'estremità superiore della prua. Era capace di trasportare anche 180, 200 tonnellate di materiale; armava due alberi e la sua lunghezza poteva arrivare fino a 35 metri.

I burci trasportavano anche ghiaia estratta dal letto stesso del fiume. Sul Sile la si poteva recuperare già a poca profondità e ai primi dell'ottocento la richiesta era notevole, perché le Amministrazioni Napoleonica ed Austriaca subentrato alla Serenissima, avevano imposto la costruzione e l'ampliamento di tutta la rete stradale. Purtroppo, l'eccessivo sfruttamento della cava provocò l'allargamento del letto e il conseguente abbassamento del livello del corso d'acqua. La navigazione diventava sempre più difficoltosa. Era l'inizio della fine.

Proprio per evitare le secche, il percorso da seguire era indicato dalle bricole, pali di legno conficcati nell'acqua. Elena ci racconta che forse il termine bricco deriva da briconata. Un inverno molto freddo i popolani, dopo aver bruciato tutto il possibile per scaldarsi, decisero di bruciare anche i bricchi mettendo così in difficoltà i natanti che, senza rotta, andavano a insabbiarsi. Possiamo immaginare la reazione dell'Amministrazione fluviale.

La sinuosa strada d'acqua è frequentata da germani reali, folaghe, tuffetti e cicogne. La guida ci spiega che il maschio di cigno, che galleggia solitario davanti a una zona un po' coperta da canne e piante frondose, è di guardia, a difesa della femmina che sta covando. La sua indifferenza nei confronti del barcone è davvero esemplare. Non prende assolutamente paura del nostro vociare, compie il suo lavoro impassibile. Neanche un cane che dall'argine strattona il guinzaglio fino ad arrivare a pelo d'acqua, per tuffarsi al suo inseguimento, lo fa allontanare; solo un fischio in-

dirizzato all'abbaiente inopportuno, come monito a non sconfinare. È il primo esemplare di una serie di placidi cigni. È la stagione della cova.

La strada che costeggia il corso d'acqua prende il nome di alzaia. Quando non c'erano motori, i burci, per risalire la corrente, erano trainati da buoi e muli che sulle alzaie erano spronati dai "cavallanti". Uomini e donne, che spesso, impietositi dello sforzo degli animali, nei punti più impetuosi, si avvolgevano loro stessi nella corda mentre i barcarì, in piedi, nello schiumare dell'acqua, per tenere la rotta, spingevano con tutta la loro energia l'imbarcazione con la pertica. Era un tutt'uno contro la forza della natura. Mi viene in mente il quadro di Telemaco Signorini "L'alzaia", con i cavallanti piegati a bilanciare la tensione delle corde, quasi a pren-



Torre dei Carraresi a Casale

dere loro stessi la forma a mezzaluna delle barche, ad incarnare la fatica e l'abbruttimento del lavoro.

Continuando la nostra pacata navigazione eccoci al cimitero dei burci. Si presentano ai nostri occhi barconi abbandonati, squarciati nello scafo, ripiegati di lato o mezzo affondati. A descriverli ora mi fanno tristezza, ma nel momento in cui li ho visti mi è sembrato un bel tributo per il lavoro svolto. Barche lasciate dove sono vissute per farle reintegrare nella natura. E la natura le prende con sé macchiandole qua e là di fioriture gialle, come medaglie, per onorare quello che, con tanto sudore, è stata la fonte di guadagno per diverse generazioni.

In vista di Treviso, inizia l'ultima restera, chiamata la strada dei Tappi a ricordo delle impronte lasciate dai buoi nel fango del-



Sile. Cimitero dei burci

le strade sterrate. Per trainare una barca, in questo tratto di fortissima corrente, talvolta erano necessari addirittura 10-12 paia di buoi, che impiegavano anche un'intera giornata per arrivare all'ultimo scalo della città.

Per motivi industriali, negli anni cinquanta, tra Silea e Fiera di Treviso, il fiume ha subito delle deviazioni. Si sono originati così un ramo morto e il parco di Villapendola, un'isola fluviale ora suddivisa in laghetti di pescasportiva e allevamento di trote. All'incrocio della grande ansa con il ramo morto del Sile, vicino all'ex industria olearia Chiari & Forti c'è l'osteria di Nea.

Il nome Nea in Veneto sta per giovane secco, magro, ed era il soprannome di un cavallante che intorno al 1960 è riuscito ad acquistare l'osteria. I barcaioli erano soliti sostare all'osteria per cambiare i cavalli o aspettare la marea o il vento. L'osteria era un posto di ritrovo per una "ombretta" o per assaporare un "cicchetto", ma anche base per l'acquisto di qualche provvista alimentare e per raccogliere informazioni e pettegolezzi. Chi più di un ex cavallante poteva rendere accogliente un luogo di incontro divenuto oggi rinomato?!

Al centro della zona del taglio del fiume c'è la centrale elettrica con a lato la conca di navigazione.

Per me è il momento più esaltante della nostra gita. La motonave viene chiusa nella vasca e una serie di bocchettoni sulle paratie sbuffano acqua che, spumeggiando, innalza l'imbarcazione di quattro metri fino a farle raggiungere il livello del corso superiore del fiume.

Il comandante, per impedire che venga sbattuta dalla forza dei getti, la lega velocemente a fermi sempre più alti. Il suo sporgersi sulla ringhiera, il puntare i piedi per aumentare la forza del tiro e la velocità con cui la motonave si innalza, spingono tutti noi a stare sul ponte.

Quando il livello superiore è raggiunto, torna la pace.

Si aprono le porte anteriori e l'Altino riprende la lenta navigazione sul fiume striato da sinuose alghe verdi.



Sile. Cimitero dei burci

La frenesia cittadina si avverte nell'infittirsi delle strade che scavalcano il fiume. Le vie d'acqua devono lasciare il posto alle rotabili quasi annientando la vecchia via di comunicazione. I cavalcavia sono troppo bassi. A noi, in piedi sull'imbarcazione, viene istintivo abbassare il capo. Qualcuno alza il braccio per misurare l'altezza, manca poco che tocchi il cemento. Affrontiamo l'ultima ansa, poi non è più possibile procedere: il ponte della ferrovia è decisamente troppo basso. Non ci resta che invertire la rotta per rituffarci ancora una volta nel verde che ci circonda.

Elisabetta Borgia